

M. PORTER : Si le manque de logique ne constituait pas la principale caractéristique du député d'York-ouest (M. Campbell) et du gouvernement qu'il appuie, je m'étonnerais de l'attitude qu'il a prise en invoquant, à titre d'argument en faveur du principe consacré par ce bill, la suppression des droits de navigation sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. S'il se fût donné la peine d'étudier la question un seul instant, il se serait donné garde de formuler pareil argument. On le sait, le gouvernement a jugé bon dans sa sagesse de supprimer les droits de navigation sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent. Quel objectif a-t-il visé en prenant cette initiative ? Comme il l'a déclaré à l'époque en question, il a voulu imprimer un nouvel essor à la circulation sur ces canaux et faire bénéficier les expéditeurs de moyens de transport plus économiques. A peine avait-il pris cette initiative—et la chose est assez récente pour que le député d'York-ouest (M. Campbell) ne l'ait pas oublié—

M. CAMPBELL : Ne l'ai-je pas déclaré ?

M. PORTER :—le gouvernement jugea utile de faire adopter par la Chambre une mesure tendant à la construction du soi-disant réseau transcontinental à 400 milles de distance, afin de dévier les transports des voies navigables mêmes qu'il prétendait favoriser. Le principe consacré par ce bill n'a pas le mérite de la nouveauté.

Il y a nombre de ports canadiens dont l'exploitation s'effectue sous la direction de commissaires nommés par le gouvernement actuel ou par ses prédécesseurs. Je suis quelque peu au courant de la gestion d'un certain port placé sous la direction d'une commission nommée par le gouvernement actuel. Je ne tiens pas à révoquer en doute la légitimité du principe consacré par ce bill, et je ne saurais dire s'il est préférable de confier à des commissaires l'administration des ports les plus importantes du pays, plutôt que d'en laisser la direction aux autorités locales; mais, à la lumière de l'expérience, je dois déclarer qu'il vaut mieux confier l'administration de ces ports aux autorités locales qu'à une commission nommée par l'Etat. Voici le fait sur lequel je me base pour me ranger à cet avis. Il s'agit d'une pétition présentée un jour au gouvernement par la chambre de commerce, à l'instar de la pétition relative aux ports mentionnés dans le bill à l'étude; et dans la pensée de la chambre de commerce et du conseil municipal, la municipalité avait tout à gagner à ce que l'administration du port fût confiée à une commission plutôt qu'à la municipalité elle-même. Cette pétition parut légitime aux yeux du gouvernement du jour et, par conséquent, il créa une commission; le port fut soustrait à la juridiction de la municipalité et, de l'aveu de tous les citoyens de la municipalité en question, le gouvernement du jour confia les fonctions de commissaire à trois citoyens d'un désintéressement et d'une res-

pectabilité parfaite. Le gouvernement choisit pour commissaires le maire de la ville, le président du comité exécutif du conseil et un commerçant de la ville qui, ayant fait partie du conseil pendant nombre d'années, était parfaitement versé dans les affaires du port. Les deux ou trois années au cours desquelles cette commission administra le port en question furent marquées par une ère de prospérité; on perfectionna l'outillage du port, et les expéditeurs qui utilisaient ce port n'eurent qu'à se féliciter des résultats obtenus. Malheureusement, le pouvoir passa aux mains d'un autre cabinet, et voici précisément ce qui me donne lieu de soupçonner que le projet de loi dont la Chambre est saisie tend plutôt à favoriser un parti politique que les intérêts du pays dans son ensemble. Je le répète, la commission créée à cette époque avait réussi à administrer le port au grand bénéfice du commerce de ce port et à la satisfaction du public en général; mais à l'avènement du gouvernement actuel, il s'effectua une modification dans le personnel de la commission du port, et aux trois commissaires en question, chargés de la direction du port de la ville, le gouvernement jugea utile de substituer un individu qui demeurerait à une distance de quatorze à quinze milles du port à titre de commissaire du port.

Une VOIX : De quel port s'agit-il ?

M. PORTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait parfaitement de quel port il s'agit. On nomma donc comme commissaire un individu qui résidait à une distance de 14 à 15 milles du port. Il n'était pas plus versé dans les affaires et les détails de cette administration que l'homme dans la lune. Il se cramponna à son poste de commissaire du port, avec l'appui du gouvernement, jusqu'à l'époque des élections provinciales, et alors il démissionna et brigua les suffrages populaires à titre de candidat pour la législature d'Ontario. Les électeurs le renvoyèrent à ses pénates, ce dont il faut féliciter la province d'Ontario et le collège électoral où il a brigué les suffrages populaires; mais, dès qu'il fut rendu à la vie privée, il fut réinstallé dans son ancienne charge et remplit encore aujourd'hui les fonctions de commissaire du port, bien que, je le répète, il ne soit pas plus versé dans l'administration de ce port que le premier individu venu.

Plus tard, il brigua de nouveau les suffrages populaires, mordit encore une fois la poussière, et il siégea encore à la commission du port. Ce n'est pas le seul exemple que j'aie à citer : au lieu de maintenir à son poste le négociant déjà cité, exerçant son commerce depuis trente ans dans la ville limitrophe du port, jouissant de la confiance de tous les marchands et de tous les citoyens respectables de la municipalité, bref, un citoyen parfaitement versé dans tous les détails de l'administration de ce port, le gouvernement lui donne pour successeur le rédacteur du journal "Ontario",

M. MONK.